



(Y 2,000)

特許願

昭和 47 年 6 月 21 日

特許庁長官 井土武久 殿

1. 発明の名称

コウクタセイノウ
高速性能のよい安全空気入りタイヤ

2. 発明者

タマシタクラガオカ
東京都多摩市桜ヶ丘 4-46-7

星野 駿

(ほか 1 名)



⑪特開昭 49 20802

⑬公開日 昭49.(1974)2.23

⑭特願昭 47-62114

⑮出願日 昭47.(1972)6.21

審査請求 未請求 (全6頁)

庁内整理番号

⑯日本分類

6704 37

77 B511

3. 特許出願人

東京都中央区京橋 1 丁目 1 番地ノ 1
(587) ブリヂストンタイヤ株式会社

代表者 石橋幹一郎

4. 代理人

居所 東京都千代田区霞が関 3 丁目 2 番 4 号
郵便番号 100
霞山ビルディング 7 階 電話 (581) 2241番 (代表)(1317) 氏名 井理士 杉村 信近
(ほか 2 名)

47 062114

明細書

1. 発明の名称 高速性能のよい安全空気入りタイヤ

2. 特許請求の範囲

左右一対のピード部、各ピード部と連る一対のサイド部、そして両サイド部間にまたがるトレッド部を具え、上記ピード部の肉厚がサイド部に向い薄くなり始める位置から、トレッド部肩の肉厚が最も厚いヘンプ付近までにわたり、硬度45°。以上の弾性補強体をそのタイヤの最大幅の3/4位に相当する最大厚さでタイヤの内面側へ一体に固着した高速性能のよい安全空気入りタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

本発明は安全空気入りタイヤすなわちパンク、バーストなどによりタイヤ内の空気が抜けた際にもサイド部の剛性によつて車輪荷重を支え、車輪を安全かつ迅速に修理場まで運行させ、簡単な修理により再び走行を可能ならしめるようにした空気入りタイヤについての高速走行性能改善に関するものである。

従来、パンク、バースト時の安全性を考慮したタイヤには、二重壁タイヤや安全装備付きタイヤ(タイヤ内部に弾性体などの支持部を設けたタイヤ)などが考案されている。しかしこれらのタイヤは大きな重量増加を伴うため、高速用タイヤとしては不適当であり、またコストも高価につく。さらに二重壁タイヤでは二次パンク(内側タイヤのパンク)の発生安全装備付タイヤではメインテナンス作業の困難性にも問題があり、その上パンク走行時に、支持部との摩擦による破壊をしばしば発生するなど欠陥の多いものであつた。

なお公開特許公報昭47-1106号に見られるように軟質ゴムを補強材として使用したものもあるがパンク時にはタイヤはつぶれてしまい高速安全タイヤとして充分なものでない。

本発明は上述従来技術に不可避の欠点を除去しとくに空気の充填使用中におけるタイヤの諸性能試験中、高性能を犠牲にすることなしに、パンク、バースト時における走行を可能ならしめるとともに簡単な修復により再使用ができるようした高

速性能のよい安全空気入りタイヤを提案しようとするものである。

本発明は左右1対のビード部、各ビード部と連なる一对のサイド部そして両サイド部間にまたがるトレッド部とを具え、上記ビード部の肉厚がサイド部に向かつて薄くなり始める位置からトレッド部肩の肉厚が最も厚いハンプ付近までにわたり、硬度45°以上に相当する最大厚さでタイヤの内面側へ一体に固着した高速性能のよい安全空気入りタイヤである。

本発明によるタイヤはバンク走行のために必要な部分だけに、すなわちビード部分の肉厚がサイド部分に向かつて薄くなり始める付近から、トレッド部の肩の肉厚が最も厚いハンプ付近までの間にわたりて硬度45°以上 (JIS硬度計による) の弹性補強体をタイヤの内面側へ固着することにより、タイヤ内の空気が抜けた際サイド部の剛性のみで走行を可能ならしめこの弹性補強体が空気入りタイヤの高速走行に支障をきたさない安全空気入り

ここに弹性補強体はタイヤの周方向に連続させるのはもちろんであり、そして弹性補強体の硬度とゲージおよび形状は、タイヤの偏平率と構造・形状によつて適性値が決まるが本発明に従いタイヤ内に適当な空気充換を行つた状態で普通タイヤ (補強体を有しないタイヤ) の諸性能 (高速耐久性、コーナリングパワーなど) と比べて過度のない性能を示し、しかもタイヤ内の充換空気が抜けてしまつた状態でも数百回に及ぶ連続通常走行を可能ならしめる。

ところで数百回に及ぶバンク連続走行を可能にするためには、

(1) バンクによるタイヤの変形によつて路面と接しているタイヤの部分にもたらされるタイヤの他の部分に対する外径の相違に伴う歪が大きなくしわを発生させて、タイヤの回転により、このくしわに应力の集中が繰返えされ、タイヤのサイド部からトレッド部肩にかけて破断を生じるのを防止すること。(第5図を参照)

(2) またビード部の内側とトレッド部の内側の接

軸摩擦による機械的疲労および発熱疲労によるタイヤの破壊を防止すること (第6図と2参照)

の2点が肝要である。

同時にそのための措置が普通タイヤの高速性を損なうものであつてはならず、従来技術はとくにこの点の解決がなし得られなかつたのである。

補強弹性体の硬度があまり小さいものでは補強体を厚くせねばならず、その結果普通タイヤ並の高速耐久性を満足することは出来ないが、本発明者らの研究によれば硬度を45°以上 (JIS硬度計) にすると適当であり、かつ最も好ましいのは60°～90°であることがわかつた。

補強弹性体の厚みと形は、バンク時にタイヤにかかる荷重をそのサイド部とともに平均に分散して受け持ち、应力集中による局部的疲労を起こさせないものでなければならず、また空気充換時に普通タイヤ並みの高速性をもたせるためには、サイド部の全体厚さつまり普通タイヤにおけるサイド部分に補強弹性体を合体された厚みが、ほぼ等

厚で連続するとするのが好ましく、従つて普通タイヤで最も薄いゲージの部分、すなわち应力集中しやすい部分に補強弹性体の最も厚い部分を合致させることが好ましいわけである。

そして高速性能の維持のために普通タイヤで肉厚が最も厚い部分であるトレッド部肩のハンプ部の厚さを絶えないようにすることが好ましい。またこの厚さは、空気の抜けたタイヤの接地していた部分が車輪の回転により接地面から離れるときに発生するくしわをなくするに足るだけは必要である。

ここに弹性補強体の最大厚さとしてタイヤ最大巾の3～9%の値が実験の結果上記諸条件を満足することをたしかめた。

すなわち弹性補強体の厚みと輪、そしてタイヤの偏平率などの諸因子の中でバンク走行耐久性能ならびに通常走行高速性能に最も影響するのは厚みであり、実験の結果によれば、弹性補強体の最大厚は、その硬度、タイヤの偏平率などによつてその適性値に若干の変動があるけれども、高速性

能とパンク耐久性能が兼ねそなわつた最大厚の範囲で、タイヤ最大巾に対して3%～9%の範囲である。

ここにタイヤの偏平率を固定していろいろな硬度の弹性補強体で、弹性補強体の最大厚を漸時増加していつた結果を第6図に示したように、いずれの硬度の場合もパンク走行耐久性は、3%を越した当りから急激に増加して9%近くになるとその増加率は鈍化する。一方高速性能は、サイドに補強体を設け、サイド剛性を上げることにより若干増加する領域があるが9%近くになると発熱のため急激な落ち込みを始め、高速使用は不可能となる。

また別に硬度を固定して偏平率をいろいろ変えてみた場合でも、第7図のようにはほぼ上記と同じ傾向が得られた。

サイド部の剛性を高めるために必要な弹性補強体の位置は普通のタイヤのビード部の肉厚がサイド部分に向かつて薄くなり始める附近からショールダー部のハンドル付近にかけてである。

内圧を抜いたときの縦拘みを測定するとサイドウォール部に弹性補強体（硬度83°で最大厚7mm）を取り付けたものが、32mmの拘み、弹性補強材を取り付けないタイヤが65mmの拘みであつた。

又175/70 HR 13のタイヤに最大厚5mm、硬度83°の弹性補強体を、タイヤの高さを5としたときにビード基部から測定して5/11付近に位置する点から9/11付近まで連続して、サイドウォール全体がほぼ等厚になるように取り付けたタイヤで高速走行性能・パンク走行性能を調べた結果、次の様なデータを得た。

(1) パンク走行性能

パンクさせたタイヤにより80km/時の速度下に連続走行で25時間2000km走行したが、特別な故障を発生しなかつた。

(2) 高速性能（ドラムテスト結果）

エアーを充填して次の条件、スケジュールで高速耐久テストをしたところ普通タイヤと同等の高速耐久性が確認された。

以下図面に従つて本発明の具体例を示す。

第1図、第2図に示されるように弹性補強体はビード部2の肉厚がサイド部3に向かつて薄くなり始める付近4からタイヤのトレンド部5の肩6に対応するハンドル付近までにわかつて取り付け、第1図ではインナーライナー8の内側にまた第2図では第1コードブライ1と第2コードブライ10との間に取り付けた場合を例示した。

本発明によるタイヤはタイヤ内から空気が抜けたとき、第3図に示されるように縦拘みは正規内圧時つまり第1図または第2図におけるよりも大きくなるが、一般タイヤの空気が抜けた状態を示した第4図および第5図のように、タイヤのビード2の側とトレンド5の側が相互に内面接触することなく、車輪の回転により翻訳されるサイドウォールからショールダーハンドル^{生じ}にかけて（第5図に名で示したよう）なしか難発生をすることもない。

なお第3図～第5図で1/2は車輪リムである。

たとえばタイヤ高さ129mm、タイヤ最大巾191mmのラジアルタイヤで（タイヤサイズ：BR60 SR4）

荷重	走行状態	ドラム面	室温
JIS × 80%	連続	平滑	38°±3°C

step	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
time (分)	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5'	5' (本発明)
speed (km/時)	100	120	140	160	180	200	210	220	230	240	250	260	270 (普通タイヤ)

(1) 本発明によるタイヤ（サイド補強タイヤ）

270km/時で3分走行

(2) 普通のタイヤ（同構造・同材質のタイヤで弹性補強体を欠くもの）

270km/時で2分走行

した。

なお本発明によるタイヤの製造に当つては、弹性補強体1を、トレンドゴムのよう押出しておき、成形ドラム上に張り付けて普通タイヤと同様

に成程して加減すればよい。

本発明によるタイヤは次の様な特徴を有する。

1. ベンク・バーストなどに際してそれに伴うタイヤ内部空気の放散によつて生じる運転操作上の危険及び交通繁雑な場所でのタイヤ交換作業上の危険、さらに悪天候下におけるタイヤ交換の困難を除去し、ベンクしたまま最寄りの修理場所まで比較的長距離の走行を可能ならしめ、タイヤ内部の空気が抜けた状態で長時間にわたつて走行しても故障を起すことなく簡単な修理によつて再び通常使用が可能になる。

本発明によるタイヤの実験結果では、タイヤ内の空気を完全に抜いて、50km/時で100km走行した後、(いかなる場所でベンクしてもガソリンスタンドなど最寄りの修理場まで到達することができる距離としては十分である)再び空気を充填して高速耐久ドラムテスト(FMVSS No.109 Reg.による)を行つたが性能上何ら問題を生じなかつた。

これは普通のタイヤで空気を抜いて走行した

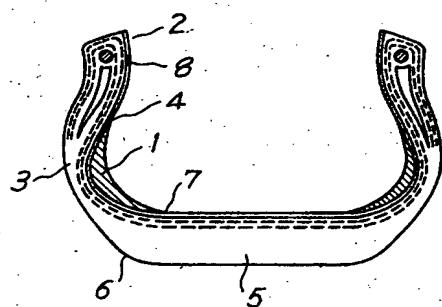
場合より位で破壊してしまうのと比べて格段の車勢ということができる。

1. 本発明によるタイヤを発熱に関してみれば、正規内圧での走行では補強しないタイヤと殆ど大差なく普通タイヤ並みの高速使用が可能であり、しかもタイヤ内の空気を抜いて行つた走行試験によると応力が集中しないので比較的わずかな発熱をみるだけで長時間に渡るベンク走行が可能になる。
2. 本発明によるタイヤの操縦性は普通タイヤよりも10%位良好である。
3. 本発明によるタイヤの乗心地は普通タイヤと比べて同内圧で測定しても、ほとんど差がない。
4. 本発明によるタイヤの空気を抜いたときの乗心地は正規内圧での乗心地と大差なく不快感を感じない。
5. 他の安全タイヤに比べて製造方法が容易でコストが安価である。

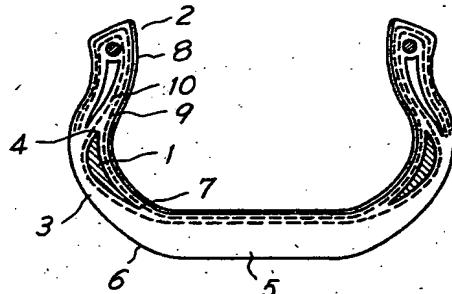
各図面の簡単な説明

第1図、第2図は本発明のタイヤの各別実施

第1図



第2図



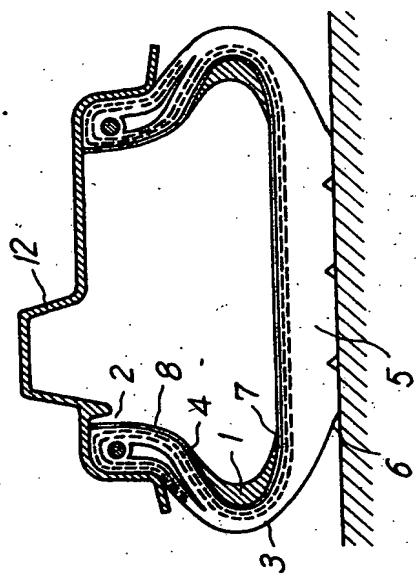
特許出願人 ブリヂストンタイヤ株式会社

代理人弁理士 杉 村 信 近

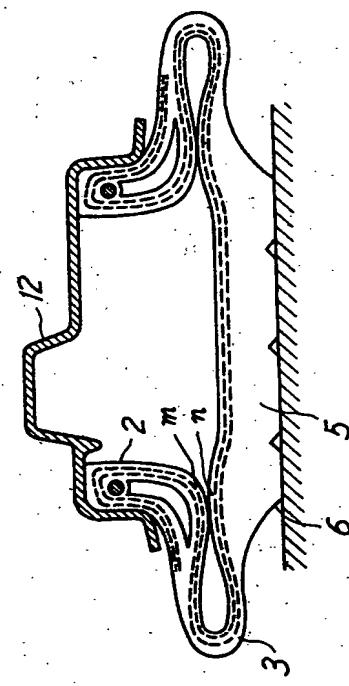
同 弁理士 杉 村 誠 秀

同 弁理士 杉 村 奥 佐

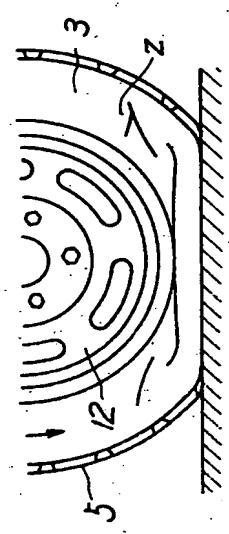
第3図



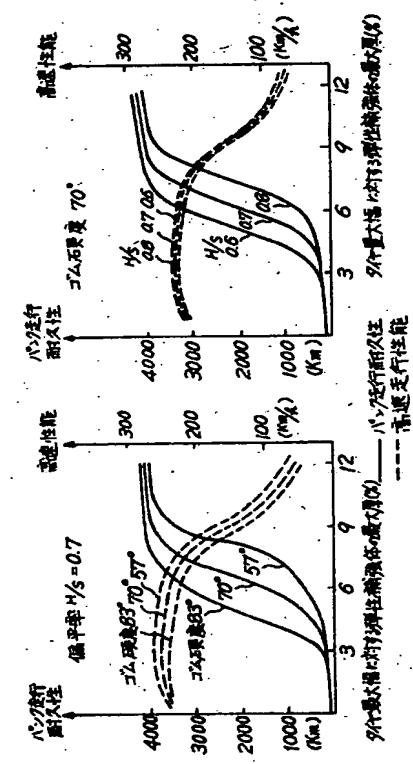
第4図



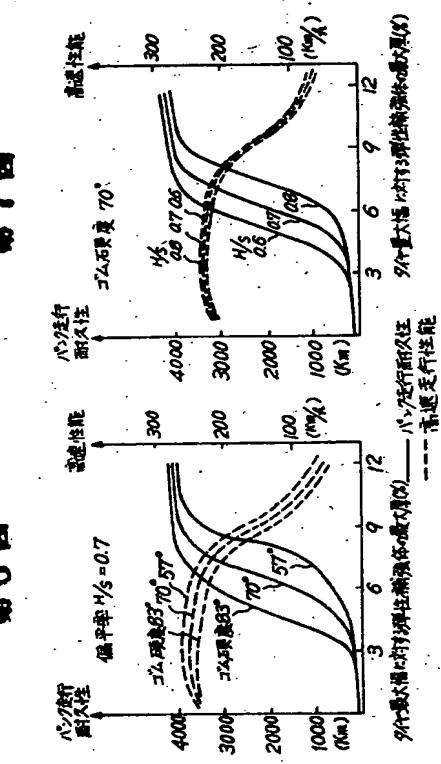
第5図



第6図



第7図



5. 添附書類の目録

特開昭49- 20902 (6)

- (1) 明細書 1通
- (2) 図面 1通
- (3) 願書副本 1通
- (4) 委任状 1通

6. 前記以外の発明者、特許出願人または代理人

(1) 発明者

コダイラシ オガツヒガシヘ
東京都小平市小川東町 2800 の 1

フジ カツ
藤川 啓

(2) 代理人

居所 東京都千代田区霞が関3丁目2番4号
郵便番号 100
霞山ビルディング7階 電話(581)2241番(代表)

(5925) 氏名 弁理士 杉村 晓秀

居所 同所

(7205) 氏名 弁理士 杉村 興作

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER: _____**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.